Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10780**
19. Wahlperiode 07.06.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Einführung und Auswirkung einer Kerosinsteuer

In dem TV-Duell zwischen den Spitzenkandidaten für die Europawahl Manfred Weber und Frans Timmermanns, haben sich beide für die Einführung einer Kerosinsteuer ausgesprochen. Die Bundesregierung verwies in der Antwort auf die Schriftliche Frage 18 des Abgeordneten Bernd Reuther darauf, dass, momentan eine Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie auf der europäischen Ebene stattfinde. Allerdings sei es noch nicht klar, ob die Kerosinbesteuerung Gegenstand der Überarbeitung ist (Bundestagsdrucksache 19/10441, S. 15).

Nach Ansicht der Branche ist eine Kerosinsteuer unverhältnismäßig, weil der Luftverkehr für seine eigene Infrastruktur aufkommt und bereits Flughafen-, Lärm- und Sicherheitsentgelte zahlt. Außerdem gibt es schon das seit 2012 erfolgreich umgesetzte Instrument des europäischen Emissionshandels (EU-ETS). Dadurch wächst der europäische Luftverkehr seit 2012 CO_2-neutral. Des Weiteren wird ab 2021 für den internationalen Luftverkehr ein weiteres Klimaschutzinstrument (CORSIA) geschaffen. Ziel ist CO_2-neutrales Wachstum für den internationalen Luftverkehr (www.bdl.aero/de/publikation/co2-und-kerosinsteuer-warum-der-klimaschutz-im-luftverkehr-anders-geregelt-wird/).

Eine Kerosinsteuer für internationale Flüge ist nach Ansicht der Fragesteller innerhalb der EU unzulässig (Artikel 14 Abschnitt 2 der Richtlinie 2003/96/EG). Außerdem existieren internationale Vereinbarungen (Chicagoer Abkommen), die eine Kerosinsteuer zum jetzigen Zeitpunkt verhindern. Laut diesen, ist es den nationalen Gesetzgebern verboten, eine Kerosinsteuer auf internationale Flüge zu erheben (ICAO Doc. 8632_ 3. Ed., 2000). Darüber hinaus besteht aus Sicht der Fragesteller die Sorge, dass eine Kerosinsteuer auf nationaler Ebene kontraproduktiv für eine CO_2-Reduktion wäre. Fluggesellschaften würden vermehrt im Ausland tanken, wo keine Steuer erhoben wird. Durch die unnötige Zuladung an Treibstoff, würde mehr CO_2 während des Fluges verbraucht werden. Eine Steuer auf Kerosin hätte somit negative Auswirkungen auf die CO_2-Bilanz (www.airliners.de/warum-kerosin-steuer-deutschland-umwelt/49888).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Beweggründen ist der Luftverkehr nach Ansicht der Bundesregierung im Chicagoer Abkommen von einer Kerosinsteuer befreit?
2. Wie hoch ist der Anteil der innerdeutschen Flugverbindungen gemessen am gesamtdeutschen Luftverkehr (bitte in Prozent angeben)?
3. Wie haben sich die innerdeutschen Flüge nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt?
4. Plant die Bundesregierung, eine nationale Kerosinsteuer einzuführen?
5. Falls ja, plant die Bundesregierung in diesem Fall, die Luftverkehrssteuer abzuschaffen oder zu reduzieren?
6. Plant die Bundesregierung, sich für die Einführung einer Kerosinsteuer auf internationaler Ebene einzusetzen?
7. Was sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Folgen einer nationalen Kerosinsteuer für das Klima, die Luftverkehrswirtschaft, den Wettbewerb und das Steueraufkommen (bitte die vier Punkte einzeln beantworten)?
8. Was sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Folgen einer europäischen Kerosinsteuer?
9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass mit einer Kerosinsteuer ca. 350 Mio. Euro Steuereinnahmen generiert werden können?
10. Wie unterscheiden sich nach Ansicht der Bundesregierung die Auswirkungen einer Kerosinsteuer in einem kleinflächigen Land (z. B. Niederlande) und einem großflächigen Land (z. B. Deutschland)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über das Verhältnis der gesamten Abgaben des Luftverkehrs gegenüber der Bahn und dem Straßenverkehr?

    Wenn ja, welche?
12. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung eine steuerliche oder regulatorische Ungleichbehandlung zwischen dem Luftverkehr und der Bahn bzw. dem Straßenverkehr?
13. Falls ja, wie will die Bundesregierung die Ungleichbehandlung beseitigen, und mit welchen Mitteln?
14. Warum sind die klimapolitischen Instrumente des europäischen Zertifikatehandels und des internationalen Abkommens CORSIA nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend, um den CO_2-Ausstoß im Luftverkehr zu reduzieren?
15. Hat eine Kerosinsteuer nach Ansicht der Bundesregierung über den EU-ETS und CORSIA hinaus einen zusätzlichen positiven Effekt auf die CO_2-Reduktion?
16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine Kerosinsteuer kontraproduktiv sei, weil Luftverkehrsunternehmen mehr Kerosin im Ausland tanken würden und daher mit schwereren Flugzeugen fliegen würden, was kontraproduktiv für die CO_2-Bilanz ist?
17. Teilt die Bundesregierung die Ergebnisse der EU-Studie „Taxes in the Field of Aviation and their impact“?

Berlin, den 29. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333